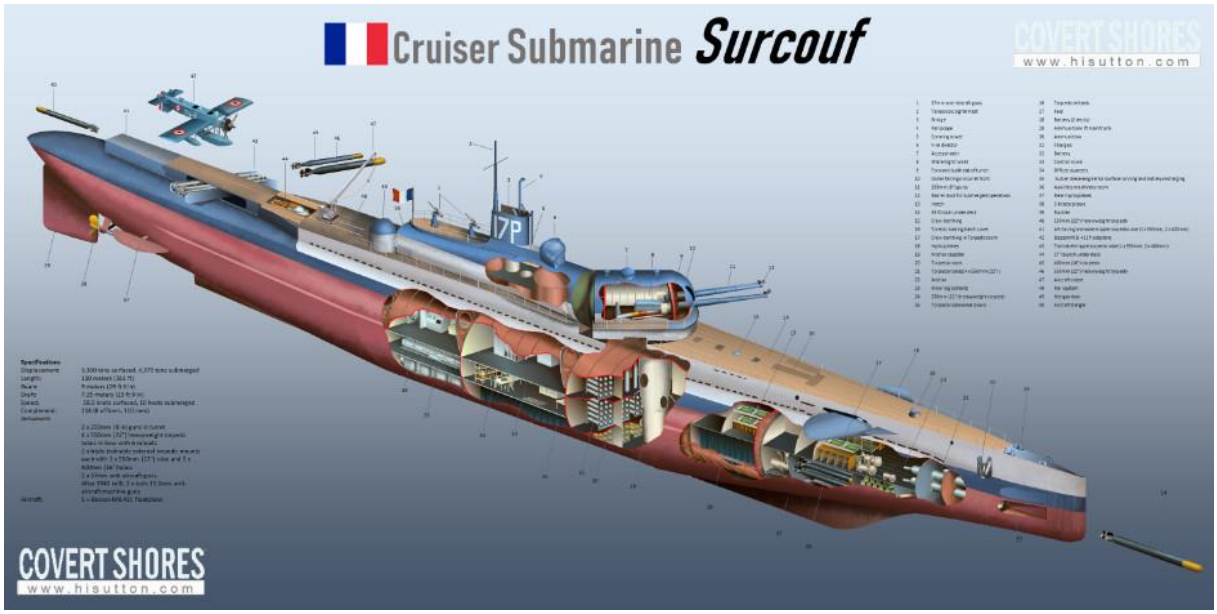
Französischer U-Kreuzer „Surcouf“

Als der französische U-Kreuzer „Surcouf“ im Jahre 1929 von Stapel lief, war er ohne Beispiel auf der ganzen Welt. Er blieb auch später bis zum Ende des 2. Weltkrieges das größte und am schwersten bewaffnete U-Boot der Welt.

Das Konzept des Bootes war beeinflußt durch die U-Kreuzer-Entwürfe der Kaiserlichen Marine im 1. Weltkrieg. Die französischen Planer wollten ein U-Boot, das weit entfernt von seiner Basis die Weltmeere auf der Jagd nach feindlichen Handelsschiffen durchsuchen könnte. Die Planungen liefen zunächst unter dem Kürzel „Project Q“, und sahen ein sehr großes Boot vor, das für 90 Seetage ausgerüstet sein sollte. Die Bewaffnung sollte sowohl schlagkräftig, als auch sparsam sein. Deshalb wählte man als Hauptwaffe großkalibrige Schiffsgeschütze an Stelle von Torpedos. Trotzdem gehörten auch Torpedos zur Bewaffnung, aber nicht als Hauptwaffe.



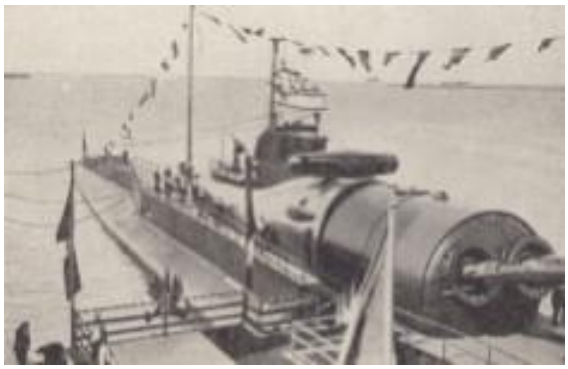
Im Dezember 1927 erfolgte die Kiellegung und im Oktober 1929 der Stapellauf. Erst im Mai 1934 wurde das Boot für die Französische Marine in Dienst gestellt.

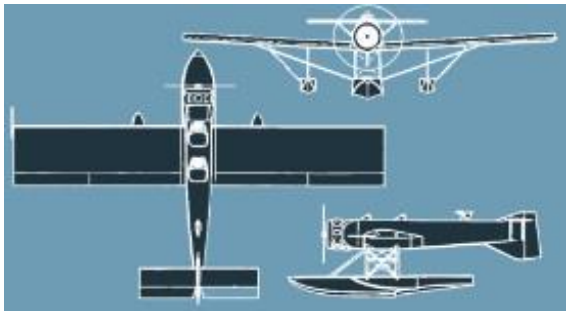
Verdrängung: 3 300 t über Wasser, 4 373 t getaucht
Länge: 110 m, Breite: 9 m, Tfgg: 7,25 m
Geschw.: 18.5 kn über Wasser, 10 kn getaucht
Tauchtiefe: 80-110 m Einsatztiefe, 490 m max
Fahrbereich: 7 000-10 000 sm. 70 sm getaucht mit Akkumulatoren @ 4.5 kn
Besatzung: 8 Offiziere, 110 Uffz und Mannschaften
Bewaffnung: 2 x 203mm Seezielgeschütze in einem Turm, 4 x 550mm Torpedorohre

im Vorschiff mit 6fach Nachladung, 2 Dreifach-Halter für Torpedos außenbords.
2 x 37mm Flak. Nach 1942 wurden, 2 x 13.2 mm Doppel-Flak installiert.
Flugzeug: 1 × Besson MB.411 Schwimmer-Flugzeug

Feuerkraft
Surcouf wurde um das Kreuzer-Kaliber 203 mm herum konstruiert. Das war das größte vom Washingtoner Flottenabkommen (1922) erlaubte Kaliber. Man hielt es für ökonomischer, die Handelsschiffe mit Geschützfeuer zu bekämpfen als mit Torpedos, weil so sehr viel mehr Schüsse möglich waren. Außerdem hatten die Geschütze eine größere Reichweite und konnten vom Flugzeug aus geleitet werden. Die Surcouf besaß ein Entfernungsmeßgerät, das sich mit dem Turm mitdrehte. Die Schußweite der beiden Geschützrohre betrug 26 km mit Feuerleitung vom Flugzeug aus und 16 km bei Benutzung des Periskopes. Die Geschosse wurden getrennt von den Treibladungen unterhalb des Turmes gelagert und mit einem einzigen Munitionsaufzug in den Turm gefördert. Erst im Turm wurden Geschoß und Treibladung verbunden.

Der Turm war rundum geschlossen und bildete einen Teil des Druckkörpers. Es gab Mündungsklappen, um das Eindringen von Wasser in die Rohre zu verhindern. Die Bedienung der Klappen erfolgte aus dem Inneren des Geschützturmes, ähnlich wie auch bei Torpedorohren üblich. Feuerbereitschaft konnte innerhalb von 3,5 Minuten nach dem Auftauchen hergestellt werden. Eine Schwäche der Konstruktion war die fehlende Seegangs-Stabilisierung.

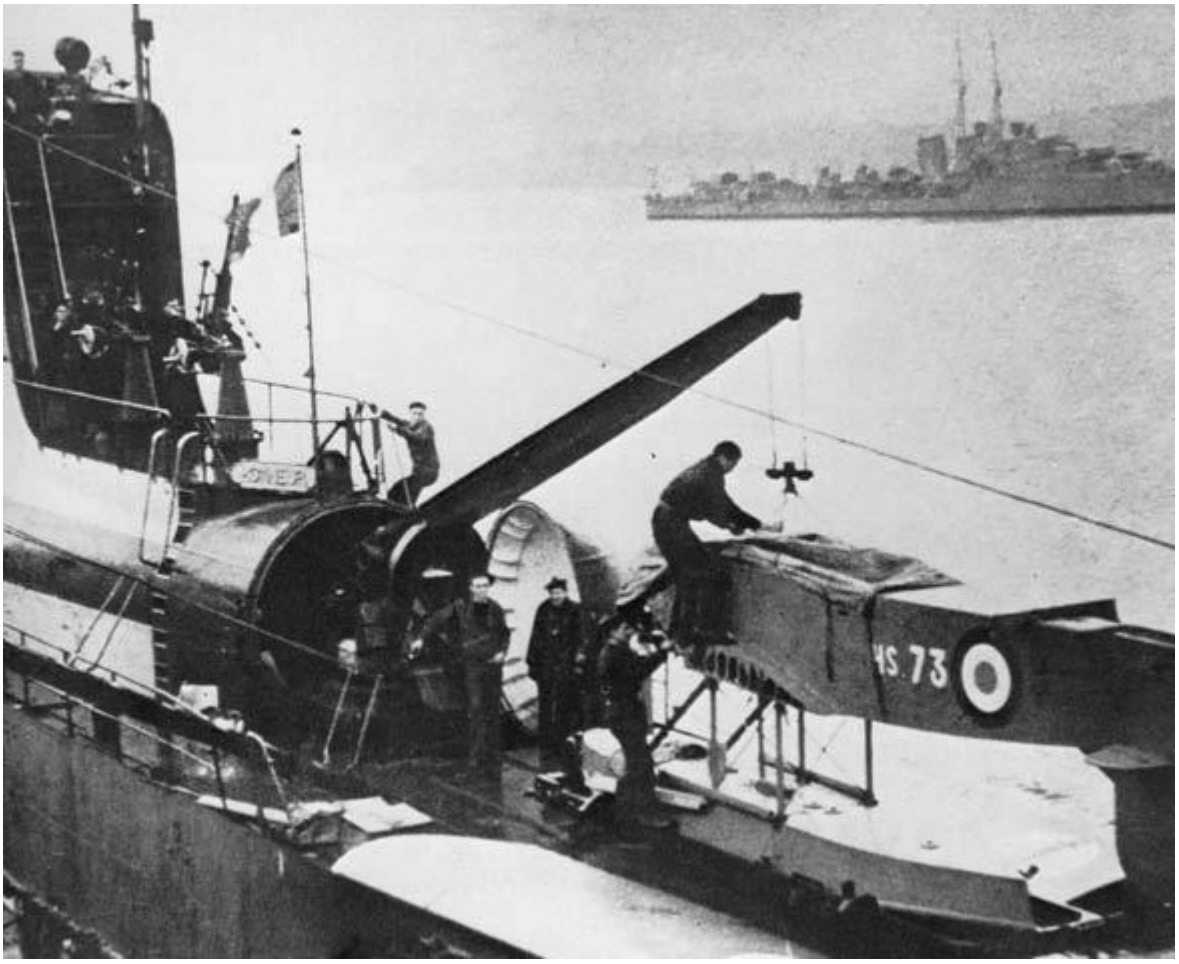




Die Surcouf war das erste U-Boot der Welt, das für die Aufnahme eines Flugzeuges konstruiert wurde. Im hinteren Bereich des Turmes befand sich ein druckfester Hangar, in dem ein Wasserflugzeug vom Typ Besson MB-411 untergebracht war. Das Flugzeug mußte demontiert werden, um es in dem engen Hangar zu lagern (*siehe Foto auf der folgenden Seite*). Der Zeitaufwand für das Ausladen und Montieren oder Demontieren und Einladen betrug jeweils etwa 30 Minuten.

Ursprünglich war die Mitnahme eines Motorbootes geplant. Das Boot hätte eine Reichweite von 70 sm und eine Geschwindigkeit von 18 kn gehabt und sollte der

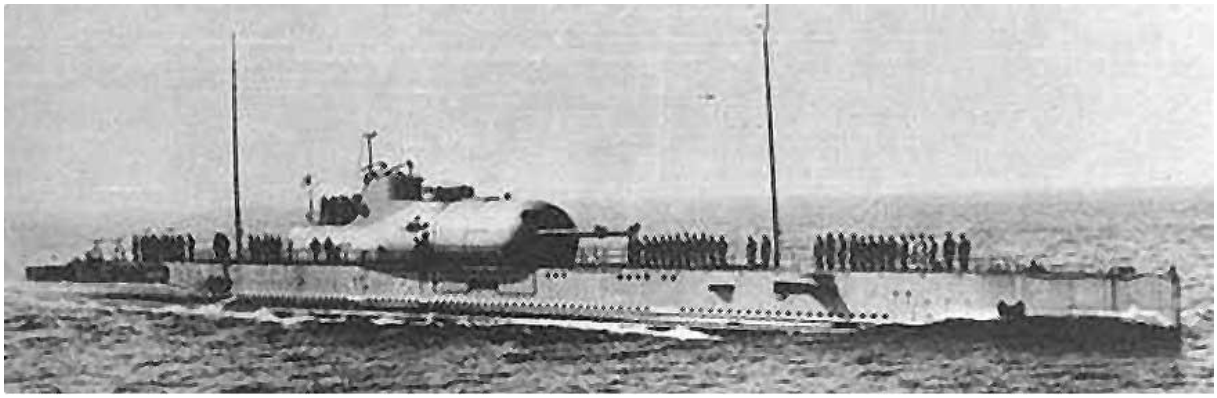
Artilleriebeobachtung dienen. Eine weitere Aufgabe wäre das Übersetzen von Prisenkommandos gewesen. Später wurde aber auf das Beiboot verzichtet.



Im Sommer 1940 konnte sich der U-Kreuzer dem deutschen Zugriff durch Flucht nach Plymouth in England entziehen. Nach dem Waffenstillstand zwischen Deutschland und Frankreich am 22. Juni 1940 enterten die Briten im Rahmen der Operation GRASP den U-Kreuzer am 3. Juli 1940. Dabei kam es zu einem Feuergefecht zwischen den Briten und der französischen Besatzung, das mehrere Todesopfer forderte. Die Briten stellten den U-Kreuzer später der freifranzösischen Marine unter General Charles de Gaulle zur Verfügung. Kriegseinsätze erlebte das Boot nicht.

Nach einem Werftaufenthalt auf den britischen Bermudas ging die Surcouf am 18. Februar 1942 auf dem Marsch in die französische Kolonie Martinique, wahrscheinlich infolge einer Kollision mit dem US-Frachter *Thomson Lykes,* in der Nähe des Panamakanals verloren.

Alle 130 Seeleute (andere Schätzung: über 150) an Bord fanden bei dem Untergang den Tod. Dies ist die größte bisher verzeichnete Opferzahl bei dem Totalverlust eines U-Bootes. Der Untergang der Surcouf zählt neben den Verlusten der Kursk (2000, 118 Tote), K-129 (1968, 98 Tote) USS Scorpion (1968, 99 Tote), USS Thresher (1963, 129 Tote), HMS Thetis (1939, 99 Tote) sowie der sogenannten „Schlacht bei der Insel May“ (1918, 105 Tote) zu den schwersten Unfällen der U-Boot-Geschichte.

Als „*Schlacht bei der Insel May*“ wird ein schwerer Schiffsunfall der britischen Royal Navy bezeichnet. In der Nacht des 31. Januar 1918 kollidierten im Firth of Forth mehrere U-Boote der K-Klasse untereinander und mit Überwasserschiffen, wobei

zwei U-Boote sanken und mehrere Unter- und Überwasserkriegsschiffe beschädigt wurden. Wohlgemerkt, alles englische Schiffe!